INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

E	X ARMY X	NAVY X	AIR	X FB1	AEC	l l	1 1	· •	1
	• I			S-E-C-R					
	booklets were contain detai	e issued in Led instruc	1956 by ctions fo	VEB Indu r airera	striewerk Et mechar	Karl-	larx-Stadt	1)	2
TE OF FO. ACE & TE ACG		EVALUATIONS A			t	echnic	IS TENTATIVE	tion	2
BJECT	Operation and Aircraft Engi		of ASH-8	32 т	DATE DI	GES	AUL 19	ib	
UNTRY	East Germany		_		REPORT				
									2

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A043600040001-3



21.00	
Zufferige Temperatur bei Stort und Abhaban für die Dauer von max. 15 min einschi. 3 min	
Stortleistene	mm. 200°C
	max. 120° C
Ventilateverung: Einleßbegiten	23° + 1° v. 048, T.
	44' n. ito. T.
	24* v. lee. T.
Assistance . (Einstellung erfolgt nech Zeilnder 2 und 5)	29" + 1" n. 6u6. T.
Ventilipiel bei koltem Motor	0.85 ± 0.25
(für Einloß und Ausloß) Zündung:	± 0,10
Zündfolge	1-10-3-14-0-4-13-4-
Spiel zeischen den Unterbrechertontotten	3-12-7-2-11-del .
	0.2 - 0.3 mm 21" ± 1" v. 6u6. T.
	0,25 - 0,36 mm
Kraftstellunlege:	
Kreftstoff	Flugbenzin mind, 95 Okton
Kreftstoffdruck: Learland	mind, 1.0 he/cm²
in den Leistungsstufen	1,5 - 2,0 bg/cm ²
Einspritzbeginn	20° ± p = 444 T.
Schmierung:	
Schmiacetedi	normales Flugmaterer&l
	mos. 10 o/PSh
Schmierstoffunkoufsenge für 0,9 Ne	40 - 60 bg/mts
Schmierstoffdourk	
Vordere Purepe	mind. 4,0 kg/cm²
Histore Pumpe Druck bel Leerlauf	mind. 3,5 bg/cm²
In der Steuerleitung für Luftschraube	mind. 1.0 kg/cm² 40.0 + 3 kn/cm²
Schmierstofftemoeratur:	
Eletritistemperatur	+ 40 N+ 80 C
Günstigste Temperatur max. für 10 min	+ 65 C
	+ 115 C
Zubbesig für 10 min mex.	+ 185° C
Eleregulierung des Schwierstoffdruckes bei	
+ 65° C für 0,9 No: Vordere Pumpe	
Histore Pumps	mind. 4,5 - 3,0 kg/cm² mind. 5,5 - 6,2 kg/cm²
•	

1	Į.	1/0	3 2	- Table 1	4:]]5	[] _}
ŀ	ş	88	8	18-62 18-62	i	6-0	1
ŀ	88	8	22 ## 88	800-07	įş	8 - 8	11
3	9	oos	8 ± 08	1,39 - 0,008	1		1
1 5	ě	8	01 # 059	1,17 - 0,000	1	8	1
3	£	8	8 ± 8	1,15 - 0,088	i	1	1
3	9		9 T 8	1,13 - 0,005	1	-	ı
3	8	991	2 + QE	1,08 - 0,088	i	9	

VORBEREITUNG DES TRIEBWERKES ZUM ANLASSEN

e) Kontrolle des Kroft- und Schmiersteffernotes entsprechend der Rugzeil.

Flaggal.

Statiss on der liniten Seite der vorderen Schmiesstoffpunge öffnen und Schmiesstöhninger antöllnen. Nach Ertüllen Socres schnieben und oldem Dei Nachschnieben gerinderlich.

Sind Fleisberste für Begrez Zeit obspektil und nockkonserviert, so ist vor dem Antossan den Auszugnebe vom Zeitnier d zu Stess und dass Still obschussen.

sideen.

© Bat Aufberbespectur unter + 3° C Vondman des Trisbendes
ouch Harmitine en Wombil in Breich der unteren unter einfolgen von der Vondman der Vondman des Trisbendes
nichtetes + 30° C bat unredichten Schalenteld.
Adders: Ausbrüngspectur der Wombil en Wörnagerist
nicht über + 130° C.

e) Ablessen des Kroftstoffrückstondes aus der Kroftstoffenlage. Noch dem Ablessen Höhne schließen und sidnern.

ANLASSEN DES TRIEBWERKES

c) Anforson des Tröbrentes mit elektrichen Ankosser der Schaufer und der Schaufer der Schaufe

Neuer dererbeiten. Einde gestehnten:
Werntlaufen der Früherbeiten der Stehnten der

c) Verdünnen des Schmierstelfes mit Kreiftstelf, wenn für des nöchste folgende Arlössen Temperaturen von + 3° C und weniger en-weitet wenden. Das Verdürren des Schmierstoffes orfolgt vor Stillsetzung des Trabwertes bei n m. 1200 Uirain, Olieitrittstemperatur + 40° bis 30° C.

	labelle für die Betitigung des elektromagnetischen Vastils Die Tabelle hat zur Göbigkeit bei voll gesenber Mandelse)		
Erecreto Au	Dectemperatur	Etrocholtung des	
***	bts .	Yearth in min	
+ 8° C	0 * C	2	
0 ° C	-10° C		
	-15° C		

b) Medoniumus der Lufsschraube mit verdünntem Schmierstoff füllen.
n = 2000 Umin ainstellen.
Duch Lufschraubenverstellung zwei- bis dreilnoil die Dehach!
wei 2000 auf 1700 Umin ainstellen. Triebweit noch Verschrift
stillseten.

offistence () Londreit des l'inhouseux en Boden mit unefforten Schaffertell on 40 min.

Christati des l'inhouseux en Boden mit uneffortelle.

Christati une la commentation metalement de l'inhouseux de la commentation de la confession de la commentation de la commentat

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A043600040001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18: CIA-RDP80T00246A043600040001-3

BEDIENEN DES TRIEBWERKES IM FLUG

A Restrolle un des General Controlle und Controlle und General Controlle und Controlle und

Trizbentes seminden)
interheintellung für Leistungsstufen 0,45 der Nennnung und weniger
ichterger od "Autsrockkom" stellen. (Tobelle für die
sichenstellung für Leistungsstufen über 0,45
Nennleistung
schanger od "Autsrockhomm» stellen, dann höhere
siche und Leistungsstufen über 0,45
Nennleistung

Obstiting the state of Controllations periodical to see the stagement Charles (at the Controllations) periodical to see the stagement Charles (Silvanova et al. 120°C). The stagement of the stag

ABSTELLEN DES TRIEBWERKES

WARTUNG DES TRIEBWERKES

Prüheng noch dem anten Probelerd und nach jeweils. 26 Laufstanden in der Zeite 25 Laufstanden in der Zeite 25 Laufstanden in der Zeite 25 Laufstanden in Steinsteinschaft diesem kinnt und der Ortstätestellt mit der angestagen aus. 20 Des Bestergung ein Christensinschlangen im Gester und des bei 25 Des Bestergung ein Christensinschlangen im Gester und des bei 25 Des Bestergung ein Christensinschlangen im Greiser der Bester 15 Des Bestergung eine Christensinschlangen und Dichtlert 25 Des Bestergung ein der Rechtschaft und mit Arten 25 Des Bestergung ein der Rechtschaft Lindensin zu dellichten Ge-15 Hills Verbeitungen der Seite und Schwisserbeitung an der Steinschlangen 25 Des Bestergung ein der Erzeitschlangen und der Zeitelnung 25 Des Bestergung der Erzeitschlangen und der Piller ist erzeiten.

i. Am Charestor Let zu gefohen: Drohstückerung der Beiten und Schreuben; Befestigung der Scheilen, Kleinnen und Hoffen; Einstellung der Bürsten und ihre Obnigsteit in dem Bürstenholtenitzen; Zeistend der Leitungen. Loufffdehen des Kollekten; Bereistung der Schutzelofte en der Kollektorseite des Seutzens und Zeistend der Federscheiben.

Luitschroube abnehmen, die Verzahnung der Luitschroubenweile und der Luitschroubennabe, die Konusringe der Nabe und das Gewinde der Weile ist zu kontrollieren.

Prüfung nach jeweils 200 Laufsturiden des Triebwerkes Duchtlöhung der Arbeiten wie nach 100 Laufsturden. Zustlich ist eine Veromung des Gemickes vorznehmen. Einstell-schelb en der Annechtdese des Gemichanglens ist um 7 Teilstriche zu westellen (planhieren und in Bondhuch eintrogen).



MOTOREN-KARTE 25X1 **FLUGMOTOR** ASch - 82 T YEB INDUSTRIEWERK KARL-MARX-STADT TECHNISCHER AUSSENDIENST



'	Ursachen der Störung	Beseitigung der Störung
	Kühler nicht in Ordnung.	Kühler auswechseln.
	Thermometer nicht in Ordnung.	Thermometer auswechseln.
-	Unregelmäßigkeiten im Motorinneren.	Filter des Motors nachsehen und falls sich
	· ·	in ihnen Späne befinden, Späne unter- suchen; wenn erforderlich, Motor zur Zer-
4		legung abnehmen.
Et ile	Ungenügende Schmierstoffmenge im Schmierstoffsystem.	Schmierstoffmenge prüfen und Schmierstoff in Schmierstoffbehälter nachfüllen.
	Falsche Zusammensetzung des Gemisches:	Kraftstoffverbrauch messen und nach Verbrauchskurve einstellen. *)
	Niedrige Oktanzahl des Kraftstoffes.	Motor mit Kraftstoff mit richtiger Oktanzahl betreiben.
1	Unregelmäßigkeit bei den Thermoele- menten, dem Galvanometer oder ihren Leitungen.	Gerät prüfen, nacheichen.
and der 2/de	Unzureichende Belüftung des Zylinders (Kerze), in dem das Thermoelement ein- gesetzt ist.	Luftleitblech kontrollieren.
1	Falsahe Einstellung der Ventilspiele.	Ventilspiele prüfen.
_	- Falsche Zündeinstellung.	Zündeinstellung prüfen. *)
	Durchschlagen der Auspuffgase auf das Thermoelement.	Durchschlagen beseitigen. Wenn das Durchschlagen durch eine lockere Kerzen- büchse hervorgerufen wurde, ist der Zylinder zur Reparatur auszubauen. *)
Zaruth Gendsch bei Hilberdby	Erschwerte Luftzirkulation in der Druckregeldosenkommer des Gemisch- reglers der Pumpe NW-82 durch Verstop- fung, Verschmutzung der Düse oder der Luftleitung aus dem Gemischregler.	Düse säubern und prüfen, Leitung durch- blasen.
ij	Verschmutzung der Bot.rung, die die Höhendruckregeldose mit der Atmosphäre verbindet.	Bohrung mit stumpfen Draht säubern.
2	Beschädigung der Druckregeldose des Gemischregiers.	Membranensatz auswechseln und Kraft- stoffverbrauch prüfen. *)
	Bruch einer Kraftstoffhochdruckleitung.	Hochdruckleitung auswechseln.
	Verschmutzung oder Beschädigung einer Düse.	Düse nachsehen und ggf. auswechseln.
	Kraftstoffdurchtritt an den Verbindungs- stellen der Kraftstoffhochdruckleitung.	Verbindung nachziehen oder Rohr auswechseln.
ì	Hängenbleiben oder Festklemmen einzelner Kolben der Pumpe NW-82 (der Pumpenbedienungshebel bewegt sich achwark	Pumpe am Motor abbauen und zum Aus- wechseln eines Pumpenelementes in Repa- ratur geben. *)
	Bruch der Rückschlagfeder des Kolbens.	Pumpe abbauen und zur Auswechslung der Feder in Reparatur geben.*)
	Mängenbleiben des Druckventils der Pumpe.	Hochdruckleitung abschrauben, Stutzen herausschrauben, Ventil herausnehmen, nachsehen und waschen. Falls starkes Klemmen vorliegt, Ventil auswechseln. *)
	Abnutzung des Zylinders und der Kolben- ringe, Undichtheit in den Ventilsitzen.	Kompression prüfen 1) Zylinder ausbauen und beschädigte Teile auswechseln. Falls erforderlich, Ventile läppen. *)
	Schmierstoffbehälter zu voll.	Schmierstoffmenge im Behälter prüfen, überflüssigen Schmierstoff ablassen.
H	Uberhitzung des Schmierstoffes.	Schmierstoff auswechseln.
	Durchschlagen der Gase in das Kurbel- gehäuse des Motors.	Kompression prüfen. 1) Zylinder aus- bauen und beschädigte Teile aus- wechseln.
1.	Übermäßige Verdünnung des Schmier- stoffes durch Benzin.	Verdünnungssystem auf Dichtheit prüfen.

-	Ungenügendes Durchdrehen des Anlæsenschwungrodes (Einscheitzeit zu kurz oder zu niedrige Spannung im elek-	
1	kurz oder zu niedrige Spannung im elek- trischen Netz).	Spannung im Netz prüfen (muß mindestens 24 V betragen) und Einschaft zeit des Anlassers in Abhängigkeit von Netzspannung einhalten.
1	Ungenügendes Einspritzen.	Einspritzmenge erhöhen.
- 1	Einspritzventil nicht in Ordnung.	Einspritzventil auswechseln.
1	Zuviel Kraftstoff in den Zylindern.	Motor bei geöffneter Drossel 3–4 mai mi Hilfe der Luftschraube, entgegen der Laufrichtung durchdrehen.
1	Verschmutzung der Kraftstoffilter.	Kraftstoffilter reinigen.
i	Kerzen stark verölt.	Kerzen herausschrauben und Zustand prüfen. Falls notwendig, Kerzen wascher und trodinen.
5	Unterbrecherkontakte des Zündmagneten verölt oder Kontaktabstand zu gering.	Unterbrecherkontakte des Zündmagneter von Ol säubern, Kontaktabstand einstellen. **)
1	Nicht richtig angeschlossene oder verwechselte Leitungen der Zündmagneten oder der Anlaßspulen.	Richtigen Anschluß und die Bescheifenhei der Kontakte der Zündleitungen prüfen
1	Zündmoment des Magneten falsch eingestellt. Drehzahl bei Leerlauf zu niedrig.	Einstellung des Zündmagneten prüfen. *)
1		Mit der Anschlagschroube Öffnung der Gasdrossel so einstellen, daß 500–600 U/min gewährleistet sind.
	Falsche Einstellung der Gemischzusammen- setzung für Leerlauf.	Zusammensetzung des Gemisches für Leerlauf einstellen. *)
j	Nebenluft im Ansaugsystem des Motors.	Vorhandensein aller Dittrungen des Ansaugsystems und ihre Befestigung prüfen
	Zu großer Schlog der Luftschrauben- blätter oder falsche Anstellung.	Anstellung der Blätter in bezug auf An stellheinkel, sowie Befestigung der Blätte in der Hülse prüfen. Schlag der Blätte prüfen.
	Unwucht der Luftschraube zu groß.	Auswuchtung der Luftschraube. *)
	Lockerung der Befestigung des Zündmagnetenläufers.	Befestigungsschraube für Läufer nachziehen. *)
•	Lockerung der Befestigungsschraube für Unterbrecher.	Schrauben nachziehen. *)
1	Abnutzung des Winkelstückes des Zünd- magneten.	Winkelstück auswechseln. *)
1	verölt oder Unterbrecherabstand falsch.	stand recommendate several, Kentaktab
•	Durchschlagen der Isolation der Zündleitungen, Durchbrennen der Leitun- gen, schlechte Kontakte an den Zünd- leitungen usw.	Zündleitungen prüfen. *)
	Unzulängliche Arbeit der Kerzen.	Kerzen waschen und säubern.
ŀ	Unzufängliche Arbeit einzelner Düsen. Bruch der Kolbenfedern oder der Kolben	Fehlerhafte Düsen auswechseln. Pumpe auswechseln. *)
	selbst in der Pumpe NW-82.	
	Falsches Spiel zwischen der Hebelroffe und dem Ventifschaft bei einem oder mehreren Zyfindern	Ventilspiel prüfen, 0,35 mm bei kaltern Motor.
	Zu reiches Gemisch.	Kraftstoffverbrauch messen und nach Verbrauchskurve einstellen. *)
	Ein oder mehrere Zylinder arbeiten nicht.	Fehler feststellen und beseitigen.
Part of the Part	Lodedruckleitung zur Druckregeldose ver- bogen, verstopft oder verschmutzt. Undichte Verbindungen dieser Leitung. Diese Fehler bewirken ein Rauchen bei einem Ladedruck unter 600–650 mm Hg.	Lodedruckleitung zum Regler nochsehen durchblasen. Verbindungsstutzen nochsehen.
	Beschödigung der Druckregeldose. Abnutzung oder Beschödigung von Einzelteilen des Gemischreglers.	Membransatz auswechseln, Regler auswechseln. *)
1	Falsche Einstellung des Reduzierventils der	Reduzierventil nachstellen.
	Fremdkörper im Reduzierventil.	Reduzierventil herausnehmen, waschen, zusammensetzen und wieder einsetzen. *
	Manameter oder Zulettungen nicht in Ordnung.	Manometer Gee Zuleitungen auswechseln Schmierstoff auswechseln.
1	Oberhitzung des Schmierstoffes. Obermäßige Verdünnung des Schmier-	Schmierstoff auswechseln, prüfen ob keine Flüssigkeit durch den für die Verdünnung
1	stoffes mit Benzin.	des Schmierstoffes bestimmten Hahn hindurchtritt.
	Niedriger Schmierstoffstand im Schmier- stoffbehälter.	Behälter für Schmierstoff nachfüllen.
	Undichtheit der Muffen und der Schmierstoffleitungen.	Schellen der Muffen anziehen, Befestigung der Schläuche und Flansche prüfen.
1.	Längere Laufzeit mit Leerlauf (500–600 U/min).	Längere Laufzeit mit kleinen Drehzahler (500–600 U/min) unzulässig.
den Keer	Nebenluft in den Ansaugleitungen des Schmierstoffkreislaufes.	Alle Verbindungsstellen der Ansaugieltun- gen des Motors prüfen (Schlauchleitungen Verschraubungen der Scheilen, Beschaffenheit der Dichtungen usw.).